5

PROCÉDÉS

DE LA

SIXIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

DES ACTIONNAIRES DU

RAIL-ROAD

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

SIXIÈM

H

ST. I

TI

RA

IM

PROCÉDÉS

DE LA

SIXIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

DES ACTIONNAIRES DU

RAIL-ROAD

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE,

TENUE À MONTRÉAL, LE 15 JANVIER, 1851;

SUIVIS D'UN

RAPPORT DES DIRECTEURS.

MONTREAL:
IMPRIMERIE DE LA GAZETTE DU CANADA.

1851.

B.A.
1851
5
QL
CCDD

CO

ST. I

PROCÉD
pri
La
la
le

Quan

M. W
P. McG

Que
WEBST

M. M
BARATS

Que
Inspect

Aprè
que du
pagnie,

M. M
Que les

M. M
alors :

Que ce
tribués au

M. I
RANCE,

Résolu
1er Janvi
qui pourr
rendre ce

COMPAGNIE DU RAIL-ROAD

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

PROCÉDÉS de l'Assemblée Générale Annuelle des Propriétaires de la Compagnie du Rail-road du St. Laurent et de l'Atlantique, tenue au Bureau de la Compagnie, petite rue St. Jacques, Mercredi, le 15 Janvier, 1851.

Quand l'Assemblée fut organisée,

M. W. MOLSON proposa, secondé par l'Honorable P. McGILL :

Que M. JOHN YOUNG prît le fauteuil, et que M. WEBSTER agît comme Secrétaire.

M. MOLSON proposa ensuite, secondé par M. DESBARATS :

Que M. BIRSS et M. PHILLIPS soient nommés Inspecteurs du Scrutin.

Après la lecture du Rapport des Directeurs ainsi que du Rapport de l'Ingénieur-en-chef de la Compagnie,

M. McGILL proposa, secondé par M. TAYLOR :

Que les Rapports lus soient reçus et adoptés.

M. McGILL, secondé par M. TORRANCE, proposa alors :

Que ces Rapports soient imprimés en Anglais et en Français, et distribués aux Actionnaires.

M. DESBARATS proposa alors, secondé par M. TORRANCE, et il est

Résolu, Que le paiement de l'intérêt sur les parts cesse à partir du 1er Janvier courant, et que les paiements reçus pour les nouvelles parts qui pourront être prises par la suite, soient sujets à un escompte pour rendre ces parts égales à celles payées à cette date.

Il fut alors proposé par M. TAYLOR, secondé par M. PHILLIPS :

Que les remercîments des Propriétaires soient offerts à A. T. GALT, Ecuyer, pour ses services habiles et efficaces comme Président pendant l'année écoulée ; et que cette Assemblée le prie d'accepter la somme de Quatre cents louis courant, pour ces services.

Il fut ensuite proposé par M. DESBARATS, secondé par M. STAYNER :

Que les remercîments de cette Compagnie sont dus, comme ils sont présentement offerts à JOHN YOUNG, Ecuyer, pour ses services habiles et précieux durant l'année écoulée, comme Vice-Président.

Il fut proposé par l'Honorable M. McGILL, secondé par M. TAYLOR :

Que les remercîments des Actionnaires sont dus au Bureau des Directeurs pour leurs efforts à promouvoir les intérêts généraux de la Compagnie durant l'année écoulée.

Il fut proposé par l'Honorable M. McGILL, secondé par M. McKENZIE :

Que la reconnaissance des Propriétaires est due au Secrétaire et Trésorier de la Compagnie pour ses services précieux et efficaces dans son emploi.

Le Président ayant déclaré les procédés de l'Assemblée terminés, M. STAYNER prit le fauteuil, et les remercîments de l'Assemblée furent unanimement offerts au Vice-Président de la compagnie pour sa conduite au fauteuil.

LE RAPPORT DES DIRECTEURS

DE LA

COMPAGNIE DU RAIL-ROAD DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE,

AUX PROPRIÉTAIRES, EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, MERCREDI LE 15 JANVIER 1851.

Lorsque les Directeurs se rencontrèrent avec les Propriétaires à la dernière assemblée générale annuelle, ils eurent l'honneur de leur faire un rapport des arrangements qui avaient été pris pour relever la Compagnie tant des embarras de finance où elle se trouvait alors que pour aviser à des moyens certains qui pussent effectuer l'extension de son chemin et ainsi mettre la Compagnie en état de prendre avantage de l'Acte qui offre la Garantie Provinciale pour le parachèvement du reste. Ils informèrent les Propriétaires qu'il y avait alors espoir d'obtenir des Messieurs du Séminaire et de la Compagnie des Terres, des emprunts pour un montant de £50,000, et que la Corporation de la Cité avait souscrit 5,000 parts dans le Fonds de Préférence, payables en Débentures. Ils leur présentèrent en même temps copies des contrats qui avaient été passés avec Messieurs Black, Wood et Compagnie pour l'achèvement de tout le chemin, à une somme convenue par mille, en payement de laquelle les entrepreneurs ne devaient recevoir que les Débentures de la Cité et des Parts dans la Compagnie jusqu'à l'époque où, la moitié du chemin étant achevée, la Compagnie pourrait avoir pour l'intérêt qui écherrait sur ses propres Débentures la Garantie du Gouvernement. Ils leur firent part en même temps des conditions auxquelles le chemin était loué à ces mêmes parties, ce qui avait été fait

dans l'intention de pourvoir d'une manière certaine au payement de l'intérêt des sommes qu'on était sur le point d'emprunter, et d'encourager les entrepreneurs à achever leur entreprise aussi tôt que possible.

Les Directeurs peuvent maintenant, après le lapse d'une année, faire rapport que tous ces arrangements ont eu leur plein effet sous des circonstances les plus satisfaisantes, et pour résultat de mettre la Compagnie dans une position qui lui permet d'entrevoir l'achèvement prompt et certain de ce chemin dans toute son étendue.

Les emprunts qui étaient en voie de négociation avec le Séminaire et la Compagnie des Terres ont été effectués le 16 Mars dernier, les sûretés que la Compagnie avait offertes ayant été acceptées par les prêteurs, sans empiétement aucun sur celle qui sera requise par le Gouvernement lorsque la Garantie sera demandée.

Au moyen de cette aide et de la diligence à faire payer les versements dus sur les parts, les Directeurs ont pu rencontrer une grande partie des dettes qui avant cela pesaient sur la Compagnie.

La confrontation du Bilan des Livres de la Compagnie, faite le 30 Novembre dernier, avec celui de l'année précédente, fera voir les opérations de finance qui ont eu lieu. De ses opérations, en mettant de côté celles qui ont eu lieu avec les parties engagées dans la grande entreprise des 2e, 3e et 4e Sections du Chemin, il est résulté dans les montants qui étaient dus et payables par la Compagnie le 30 Novembre, 1849, une réduction de £67,160 9s. 11d.—somme à laquelle ils se montaient alors — à celle de £31,084 0s. 8d., que le Bilan fait voir être le montant entier des réclamations contre la Compagnie,—de plus une somme de £14,165 14s. 5d.,

ajoutée au coût total de la première section du chemin, par la décharge des comptes dus, ainsi que pour d'autres travaux et matériaux, — et le paiement de nouveaux Chars et Locomotives qui ont été ajoutés au chemin jusqu'au montant de £9,254 10s. 11d.,—et en outre, il a été pourvu à toutes les dépenses tant pour les opérations des ingénieurs que pour la régie en général de affaires de l'année courante, lesquelles ont toutes été liquidées.

Un aperçu général de la position de la Compagnie en ce moment peut être présenté en la manière suivante :

Il y a eu de souscrit en parts dans le Fonds original de la Compagnie, un montant total, déduction faite des parts qui ont été confisquées, de...		£241,875 0 0
Duquel il y a maintenant des versements de dus pour le montant de.....	£40,522 16 9	
Et en Billets Promissoires une somme de.....	4,942 14 4	
		45,465 11 1
Mettant l'effectif réalisé des Anciennes Parts, à la somme de.....		196,409 8 11
Des souscriptions des Parts de Préférence par la Cité, il a été reçu.....		125,000 0 0
Le Bail du Chemin a produit...		3,000 0 0
Les installements reçus sur les Parts qui ont été ensuite confisquées, se montent à.....		7,994 1 0

Le montant total pourvu par les Propriétaires est donc de.....				332,403	9	11
Les Emprunts sur hypothèques à six pour cent d'intérêt se montent à.....				50,000	0	0
Les dettes hypothécaires sur les propriétés achetées, sont de.....				2,917	5	0
Les Billets payables émis, et les Comptes dus, se montent à	£20,878	0	3			
Et les Créanciers de la Compagnie, à l'étranger, pour fer et locomotives, ont des réclamations pour.....	10,206	0	5			
Faisant un total de dettes dues qui se monte à.....				31,084	0	8
Le montant total mis à la disposition de la Compagnie jusqu'au 30 Novembre dernier, a été de.....				416,404	15	7

Ce montant ainsi réalisé a été employé comme suit :

A la construction de la première section du chemin, y inclus les Arpentages, les travaux d'Ingénieurs, les Terrains et Bâtisses, Nivellements, Edifices, Ponts, Quais et Machines fixes—avec les dépenses contingentes inévitables dans la régie des affaires de la Compagnie—un montant total de..	£226,960	6	11			
A la construction de la seconde section, il a été employé de la même manière, jusqu'à la même date, une somme de.....				164,375	0	0

La propriété immobilière du Chemin se monte, conséquemment à...	391,335	6	11
La propriété mobilière ou l'équippement a coûté	20,636	15	9
	£411,972	2	8
En 1848 et 1849 la Compagnie a souffert une perte apparente dans l'essai qu'elle a fait de mettre le chemin en opération avant qu'il fut convenablement achevé, se montant à	2,689	16	1
Il y a des comptes ouverts à Londres et dans les Townships, qui font voir des balances en faveur de la Compagnie au montant de.....	1,174	10	11
Et il y a en les mains de la Banque de Montréal et de la Compagnie des Terres.....	568	5	11
	£416,404	15	7

La Cité de Montréal a dûment payé à la Compagnie le montant total des Parts de Préférence souscrites en vertu de la Résolution du Conseil du 6 Août, 1849, et il a été disposé des Obiigations ou Débentures ainsi reçues en conformité des conditions des arrangements antérieurs, lesquelles ont été entièrement appliquées à l'avancement des travaux du Chemin.

Messrs. Black, Wood et Compagnie ont agi d'après leur Contrat, et une grande portion des travaux de la première Section, laquelle s'étend depuis St. Hyacinthe jusqu'à la Rivière St. François, ainsi qu'une partie de la seconde Section, ont été faites conformément au détail des spécifications données par l'Ingénieur de la Compagnie. Les Directeurs ont également lieu de se féliciter ainsi que les Pro-

priétaires, de l'établissement parfait par ce moyen du caractère et de la qualité de tous les travaux qui restent à faire sur toute l'étendue de la ligne. Ils croient devoir assurer les Propriétaires de l'espoir qu'ils ont que leur chemin, lorsqu'il sera achevé, pourra se comparer avantageusement avec aucune autre entreprise semblable sur le continent.

Les Directeurs prennent la liberté de référer au Rapport de Mr. Gzowski pour plus ample information sur l'état des travaux et la perspective des progrès futurs.

On verra que les Contracteurs n'ont pas complété, suivant leur engagement, la section des travaux qui aurait dû être livrée le premier de Décembre dernier. Ils font cependant de grands préparatifs pour assurer le complètement de toute l'étendue qu'ils sont engagés à finir pour le premier de Décembre de la présente année ; et ils font tous les efforts possibles pour remplacer le temps qui a été perdu.

Le montant des travaux exécutés et des matériaux fournis entre les mois de Février et Novembre derniers, inclusivement, d'après un estimé mensuel des Ingénieurs de la Compagnie qui les surveillent, et dont il été ensuite fait rapport à l'Ingénieur-en-Chef, est de.....£157,533 6 9

Dont il a été payé en Obligations de la Cité de Montréal, la somme de £118,158	6	9
Et en 1575 parts dans les Fonds de la Compagnie au pair ; les parts étant de £25 chaque..... 39,375	0	0
£157,533	6	9

Le 30 Novembre dernier, les Contracteurs reçurent en avance la balance des Obligations de la Cité, se

montant à £6,841 13s. 3d., à compte des travaux pour le mois de Décembre.

L'estimé du mois de Décembre qui se monte à £12,193 11s. 11d., a été payé par ce montant d'Obligations déjà avancé de £6,841 13s. 3d, et en parts de la Compagnie pour la différence £5,351 18s. 8d.

Le montant total des travaux sur le chemin exécutés sous les contrats courants, y inclus le mois de Décembre, est de £169,726 18s. 8d., qui ont été payés en Obligations de la Cité jusqu'au montant de..... £125,000 0 0

Et en fonds au pair pour..... 44,726 18 8

£169,726 18 8

D'après les conditions du Bail du Chemin à Messrs. Black, Wood et Compagnie, la Compagnie a réalisé, jusqu'au premier du mois présent, une somme de £6,000. Les Directeurs ont tout lieu de croire que les locataires continueront d'être aussi ponctuels pendant tout le cours de leur Bail; et que le loyer croissant sera par ce moyen à leur disposition pour le payement régulier de tous les intérêts qui pourront devenir payables sur les Emprunts et Obligations de la Compagnie.

Voyant que les pouvoirs de la Compagnie sous l'Acte d'Incorporation et ses amendements n'étaient pas suffisants dans tous les cas pour accomplir tout ce qu'elle pourrait désirer entreprendre, les Directeurs s'adressèrent à la Législature pendant la session de 1850, et un autre Acte en amendement a été passé, 13 V, c. 118, dont copie est mise sur la table. Cet Acte donne d'amples pouvoirs à l'égard de la disposition des parts confisquées ou non souscrites, lorsqu'en aucun temps la Compagnie pourra juger convenable de réaliser cette classe de ses ressources. En vertu d'une de ses clauses, les Directeurs ont eu aussi le

plaisir de voir que Son Honneur le Maire de Montréal leur était associé comme Directeur.

Le sujet du payement de l'intérêt sur les parts, à être fait semi annuellement par des Débentures à quatre années de date, tel qu'autorisé par la Résolution des propriétaires à l'assemblée de l'année 1850, a été de nouveau l'objet de la considération des Directeurs. Voyant qu'un tel payement tend à charger la Compagnie d'une dette considérable dans le temps qu'elle viendra en opération, et qu'il ne fera rien de plus pour mettre sur le même pied les anciennes et nouvelles parts que si l'intérêt cessait le premier de Janvier courant, pourvu que les payements reçus pour les parts émises après cette date fussent sujets à un escompte correspondant au temps écoulé entre cette date et celle de leur émission, les Directeurs prennent maintenant la liberté de recommander aux Propriétaires un amendement à leur Résolution à laquelle il est référé, de manière à ce que tous les intérêts sur les parts cessent le premier de Janvier courant, 1851.

Dans le cours de l'année, il y a eu beaucoup de correspondances avec la Compagnie de l'Atlantique et du St. Laurent par l'intermédiaire de son Président Mr. Little, concernant l'établissement d'un point de jonction des deux Rail-roads à la ligne de la Province ; et on s'est intéressé en commun à obtenir et à prendre en considération toutes les informations qu'il a été possible de se procurer avant d'en venir à une décision sur la question de la route la meilleure et de la plus avantageuse. Cette question est encore indécise, et les Directeurs ont tout lieu d'espérer qu'il sera fait un arrangement satisfaisant peu de temps après le commencement de la saison prochaine.

Les Directeurs regrettent l'absence du Président de la Compagnie en cette occasion. Mr. Galt est au siége du Gouvernement depuis quelque temps, occupé à conclure les arrangements au moyen desquels la

Garantie de la Province sera accordée en faveur de la Compagnie, aussitôt qu'il sera jugé nécessaire d'en faire la demande en forme.

En conclusion, les Directeurs ont à féliciter la Compagnie sur le progrès général qui a eu lieu et qui indique si favorablement le succès de leur importante entreprise, dont les avantages se manifestent de plus en plus tous les jours sous un point de vue de plus en plus flatteur. Le trafic local de la partie du chemin qui est en opération a augmenté de beaucoup, et promet de devenir plus florissant aussitôt que les Locomotives auront atteint la vallée de St. François. Dans l'intervalle, les locataires ont entrepris le transport de bois de chauffage de la qualité requise par la Cité qu'ils transportent des townships de Upton et Acton à Longueuil ; et il est maintenant prouvé d'une manière pratique que cet article peut être fourni par le Rail-road, en quantité presque indéfinie, à des prix qui, quoique bien inférieurs à ceux ci-devant maintenus dans la Cité, pourront néanmoins laisser une indemnité suffisante pour les frais de transport.

Les Propriétaires savent que leur Acte d'Incorporation leur donne tous les pouvoirs nécessaires pour l'entreprise d'une ligne de chemin à rails depuis Richmond à Québec. En même temps, ils voyent avec satisfaction que dans la formation d'une nouvelle Compagnie dans ce but spécial à Québec, ceux dont les intérêts y sont le plus immédiatement concernés sont chargés de l'exécution d'une entreprise publique d'une si haute importance. D'après la détermination qu'a déjà prise la Compagnie du chemin à rails de Québec et Richmond d'accomplir ce qu'elle a en vue, il y a le meilleur espoir de succès ; et la partie Est de la Province peut s'attendre avec toute certitude qu'elle sera sous peu en possession d'une communication avec Montréal et Portland au moyen d'un chemin à rails.

Les Directeurs ont compté sur la disposition des Propriétaires, à donner à une connexion aussi importante que le sera celle du chemin de Québec, toute facilité possible dans l'arrangement d'un point de jonction à Richmond quand on le désirera.

Dans le cours de la saison dernière les Directeurs ont observé avec un vif plaisir les procédés actifs et énergiques qui ont eu lieu par rapport au projet d'un Rail-road entre Portland, dans le Maine, et Halifax, Nouvelle-Ecosse. Ils ont toute raison de croire que le Chemin à Rails Européen et de l'Amérique du Nord promet les avantages les plus certains aux Provinces Britanniques en général. Mais c'est la Cité de Montréal et cette Compagnie qui profiteront des avantages de l'extension Est de la ligne dont leur chemin embrasse une si grande partie ; et même, si l'idée n'en eût originé d'eux-mêmes dans un Rapport fait dans une occasion antérieure sous des circonstances analogues aux présentes, les Directeurs se seraient empressés de féliciter les Propriétaires de cette Compagnie sur la perspective maintenant apparente d'un mouvement prochain et chaleureux vers le commencement pratique de cette importante entreprise.

Il peut être fait allusion avec une égale satisfaction à la perspective de l'extension à l'ouest de cette même grande ligne.

L'intérêt que les citoyens de Montréal ont manifesté sur le projet d'un Rail-road jusqu'à Prescott et Kingston, a aussi été fortement marqué par l'agitation active qui a eu lieu dans tous les Comtés par où il est probable que cette ligne pourrait passer; et il n'est nullement à douter qu'en même temps que la perspective engageante de l'établissement d'un chemin à rails qui devra commander tout le trafic de l'ouest de la Province au moins, induira les Capitalistes à s'y prêter pour leur propre intérêt, les avantages que cette entreprise procurera partout où

le chemin devra passer, encourageront aussi les intéressés des différentes sections à s'en disputer chaleureusement la préférence, et à souscrire un montant considérable des fonds requis.

Les Directeurs ne s'étendront pas sur les avantages qui résulteront du Rail-road du St. Laurent et de l'Atlantique, lorsqu'au moyen d'une extension à l'ouest les produits pourront être reçus pour leur transport pendant tout le cours de l'année, et de la même manière des effets de l'extérieur apportés au grand pays de l'ouest pendant toute la saison durant laquelle la navigation se trouve interrompue par les glaces ; mais ils pensent qu'ils peuvent faire allusion aux bénéfices qui doivent résulter du choix que feront de la route de Portland les passagers en général entre l'Europe et toute l'Amérique de l'ouest, conséquence qui devra indubitablement résulter de l'établissement d'une ligne continue de Chemin à Rails depuis Montréal au port le plus reculé de l'Est du Continent.

Pour la complétion en entier de cette ligne et sa formation en un seul grand système, il ne reste qu'à entreprendre un pont ou communication sur le St. Laurent à Montréal ; travail qui a aussi été un sujet d'attention pour cette Compagnie, et qui suivant toutes les apparences semble de jour en jour, et de plus en plus, attirer l'intérêt du public.

En conclusion, les Directeurs se flattent de pouvoir exprimer avec certitude leur conviction entière que l'époque n'est pas éloignée où l'entreprise de la Compagnie pourra prouver qu'elle était d'un caractère à mériter tout l'emploi du temps et des labeurs qu'elle aura entraînés, et qu'elle indemnisera amplement tous ceux qui s'y seront lancés.

Bilan des Livres de la Compagnie du Rail-road du Saint Laurent et de l'Atlantique.

30 Novembre 1850.

Dr.		£	s.	d.
Fonds Capital		241875	0	0
Fonds de Préférence		125000	0	0
Le Loyer du Chemin		3000	0	0
Versements confisqués		7994	1	0
Obligations pour Terreins		2917	5	0
Le Séminaire		25000	0	0
La compagnie des Terres B. et A.		25000	0	0
Billets payables	£20878 0 3			
Comptes dus	10206 0 5			
		31084	0	8
		£461870	6	8

Av.				
Versements dus	£40522 16 9			
Billets recevables	4942 14 4			
		£45465	11	1
Transport 1848 et 1849		2689	16	1
Comptes ouverts		1174	10	11
Construction de la 1ère Section	£226960 6 11			
Construction de la 2e Section	164375 0 0			
		391335	6	11
Equippement		20636	15	9
Banques et Banquiers		568	5	11
		£461870	6	8

E. E.

JOHN YOUNG, V. P.

A. C. WEBSTER,
Secrétaire et Trésorier.

Bureau de la Compagnie du
Rail-road du St. Laurent et de l'Atlantique,
Montréal, 30 Novembre 1850.

AD DU SAINT

1850.

£	s.	D.
241875	0	0
125000	0	0
3000	0	0
7994	1	0
2917	5	0
25000	0	0
25000	0	0
31084	0	8
461870	6	8
£45465	11	1
2689	16	1
1174	10	11
391335	6	11
20636	15	9
568	5	11
461870	6	8

NG, V. P.

BUREAU DU RAIL-ROAD DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE,

MONTRÉAL, 14 JANVIER, 1851.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du Bureau des Directeurs, un Rapport constatant quels progrès ont été faits dans les travaux du Chemin pendant le cours de l'année écoulée, et à quel temps de la présente année il peut être prévu que les différentes portions, jusqu'à Sherbrooke, en pourront être ouvertes au trafic.

La section depuis St. Hyacinthe à la Rivière St. François, distance de 38 milles, devait être complétée, suivant les conditions du contrat avec Messrs. Black, Wood et Compagnie, le 1er de Décembre dernier ; les Contracteurs n'ont pas rempli cet engagement.

Il y a maintenant dix milles du Chemin depuis St. Hyacinthe d'ouverts au public, et des trains y passent tous les jours. Quinze autres milles sont bien avancés, les excavations et levées sur la plus grande portion en étant presque toutes rendues au niveau, et les travaux des ponts sur les Rivières Noire et Blanche (les seuls ponts de quelque importance) sont bien avancés. S'il ne survient aucune difficulté imprévue, les trains pourront passer sur toute la distance de vingt-cinq milles depuis St. Hyacinthe, vers le 1er de Mars prochain.

De ce point à aller à la Rivière St. François, distance de treize milles, les travaux ont fait beaucoup de progrès, à l'exception de trois endroits, où des excavations à faire principalement dans le roc demanderont un peu plus de temps pour les compléter. Je ne vois cependant aucune difficulté à les terminer à temps pour la saison prochaine.

Les Contracteurs ont poursuivi leurs opérations pendant l'année dernière jusqu'à une distance d'environ trois milles au-delà de la Rivière St. François, y comprise la construction du pont sur cette rivière.

Ils ont fait une grande partie des travaux de terrein sur cette portion, et, en addition à la maçonnerie à des petits ponts et autres passages, ils ont bâti au-dessus de 1800 verges cubes de maçonnerie aux culées et aboutissants du pont de la Rivière St. François, les ayant élevés à une hauteur suffisante au-dessus des eaux du printemps pour pouvoir reprendre leur travaux sans attendre les basses eaux.

Il a été transporté à St. Hyacinthe une quantité suffisante de fer pour en compléter la ligne jusqu'à Richmond, distance de quarante-deux milles. Une grande partie des liens transversaux ont été déposés sur la ligne du chemin et on travaille à tirer et y transporter tout ce qui pourra encore y être nécessaire.

Les sites pour les stations dans les townships de Upton, Acton, Durham et Shipton ont été choisis, et il a été fait beaucoup de travaux au terrein de celles des trois premiers townships. On est sur le point de se déterminer sur l'adoption des plans des bâtisses, et cela assez à temps pour pouvoir procéder à leur construction au commencement du printemps.

Le montant total des travaux accomplis par les Entrepreneurs entre St. Hyacinthe et Shipton jusqu'au premier de Janvier courant, est de £169,726 18s. 8d.

La ligne depuis Shipton à Sherbrooke a été définitivement tracée, et les Contracteurs ont donné avis le 25 courant qu'ils étaient prêts à recevoir des soumissions pour cette section.

Cette section du Chemin passe principalement par un pays habité, et au moyen de bons chemins il est facile d'y arriver presque de toutes parts ; ce qui est un avantage que la section du Chemin entre St. Hyacinthe et Melbourne ne possède pas. La facilité de pouvoir atteindre dans toute l'étendue des travaux de cette section avec des travailleurs, des provisions, et tous les ustensiles et machines nécessaires, est sui-

vant moi un avantage qui coopérera beaucoup à son prompt achèvement ; et je ne doute aucunement que cette section ne soit ouverte au trafic jusqu'à Sherbrooke au temps spécifié dans le contrat, c'est-à-dire, le 1er Décembre 1851.

Afin de pouvoir obtenir des informations ultérieures concernant la meilleure direction du Chemin depuis Sherbrooke à la ligne de la Province,—la réduction du niveau des hauteurs extrêmes à franchir pour arriver à la jonction du Rail-road de l'Atlantique et du St. Laurent,—et la diminution du maximum de l'ascendance, laquelle, sur la ligne qui a été examinée au côté est de la Vallée de Coaticook, était de presque 60 pieds par mille,—ainsi que le choix à faire sur la frontière du point de jonction le plus avantageux, il a été fait une inspection l'automne dernier depuis Sherbrooke jusqu'à la ligne provinciale, et de là, à travers une partie de l'état du Vermont, jusqu'à la Rivière Connecticut.

Cette inspection, je prends plaisir à le mentionner, a eu un résultat tout satisfaisant. Une route bien favorable a été découverte sur le côté ouest de la Vallée Coaticook, dont le maximum de l'élévation à aucune de ses parties n'excèdera pas 45 pieds par mille, offrant des moyens de construire un chemin avec aussi peu de difficultés à encourir dans les travaux des ingénieurs, et possèdant d'aussi grandes facilités d'accès qu'aucune autre partie de la ligne déjà tracée ; avec l'avantage d'un sol, dans presque toute son étendue, bien propre à la formation et durée du chemin,—passant par un pays bien établi, et dans un état de culture florissant,—et offrant, au moyen de bons chemins, un accès facile en tout temps.

Parvenus à la ligne de la Province par un degré d'ascendance aussi favorable, on a cru devoir continuer l'inspection jusqu'à la Rivière Connecticut aux États-Unis, point où le Chemin de l'Atlantique pouvait être intersecté, pour s'assurer s'il serait possible

à cette Corporation de dévier de la Vallée Est du Coaticook, par où alors on travaillait à tracer la ligne.

De cette inspection il est résulté la découverte d'une ligne dont l'ascendance n'excèdera pas 20 pieds par mille, sur un sol qui n'offrira aucunes difficultés aux travaux des ingénieurs.

La distance qu'il y a par cette route entre la Rivière Connecticut et la ligne de la Province est augmentée d'environ six milles, mais je suis induit à croire que les avantages qu'offre cette ascendance facile, et de là l'augmentation de la rapidité des locomotives, ainsi que la réduction des dépenses à encourir par cette ligne sur celles qui seront à faire en passant par la branche est de la Rivière Coaticook, où le maximum de l'ascendance ne peut être moins que 60 pieds par mille, seront assez évidents pour engager cette Corporation à l'adopter.

On a intention de compléter la location finale du chemin jusqu'à la ligne Provinciale aussi à bonne heure ce printemps que possible.

Le revêtement en sable de la section entre Longueuil et St. Hyacinthe a été commencé dans le mois d'Août dernier. A une époque aussi avancée de la saison, on a cru ne devoir faire sabler qu'aux endroits du chemin qui le requérait le plus.

Les Sablonnières sont maintenant ouvertes, les rails et les voies de détour qui y conduisent sont prêts et en bon ordre, et rien n'empêchera ces travaux de faire des progrès assez rapides au printemps pour que les 30 premiers milles du chemin soient en pleine opération avant la fin de l'Eté prochain.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

C. S. GZOWSKI,

Ingénieur-en-Chef.

A. C. WEBSTER, Ecuyer, *Secrétaire, etc., etc.*